

2/7 ssr 29 mars 2006,

APIVIR n° 271835

L'association pour l'interdiction des véhicules inutilement rapides APIVIR a été créée en avril 2004 à la suite d'un certain nombre d'accidents dramatiques de la circulation mettant en cause des bolides non maîtrisés par leur conducteur. Son objet est d'obtenir l'interdiction de la mise en circulation et de l'usage des véhicules automobiles dont la vitesse maximale dépasse la valeur maximale autorisée sur les routes française. Relevant qu'aujourd'hui la vitesse maximale autorisée en France est de 130km/h et qu'à trois exception près les véhicules mis en circulation en France peuvent tous dépasser la vitesse de 150 km/h, la moitié d'entre eux pouvant monter jusqu'à 200 km/h, l'association qui reprend sur ce point un raisonnement dont vous êtes parfois familier lorsque est en cause le droit pénal ou bien en droit de la concurrence, soutient que l'Etat ne devrait pas, par des décisions administratives laxistes, mettre entre les mains des usagers des véhicules qui leur permettent, par construction, de violer le code de la route.

Par une lettre du 3 mai 2004, l'association a demandé au ministre des transports de fixer par la voie réglementaire la date à partir de laquelle il sera interdit de délivrer des documents administratifs permettant de mettre en circulation un véhicule dont la vitesse maximale dépasse la valeur la plus élevée autorisée sur nos routes, c'est à dire 130 km/h. Le ministre a rejeté cette demande le 1^{er} juillet 2004 par une décision que l'APIVIR vous défère par la présente requête.

Dans sa lettre de réponse, le ministre indique qu'une intervention en matière de réglementation technique des véhicules n'est concevable qu'au niveau communautaire. Il précise avoir saisi la commissaire européenne chargée des transports d'une demande tendant à ce que les dispositifs de type limiteur de vitesse modulables soient rendus obligatoires sur les voitures particulières et que s'agissant de la limitation par construction de la vitesse des véhicules, il a demandé aux autres ministres des transports de conduire une réflexion commune sur le sujet.

Devant vous, le ministre développe au principal une argumentation tirée de ce qu'aucune intervention nationale n'est plus possible depuis que les règles techniques au respect desquelles est soumise la réception des véhicules ont fait l'objet d'une harmonisation complète au niveau communautaire par la directive n° 92/53/CEE du Conseil du 18 juin 1992 ; cette directive ayant fondamentalement modifié la directive 70/156/CEE qui avait instauré la reconnaissance par chaque Etat membre du contrôle effectué par les autres Etats membres pour la réception des véhicules à moteur, en substituant désormais aux réceptions nationales existant jusqu'alors une réception communautaire obligatoire.

Si le moyen en défense du ministre était fondé, alors vous ne pourriez que constater que dès lors qu'aucune autorité nationale n'était compétente pour prendre la réglementation en cause, alors la requête ne pourrait qu'être rejetée.

Conscients que si le marché commun avait été libéré des droits de douane et des restrictions quantitatives, il risquait d'être re-cloisonné par des réglementations techniques, les auteurs du traité de Rome avaient prévu des dispositions relative au rapprochement des législations. L'article 100 du traité (devenu l'article 94) dispose ainsi :

« Le Conseil statuant à l'unanimité sur proposition de la Commission et après consultation du Parlement européen et du Comité économique et social arrête des directives pour le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres qui ont une incidence directe sur l'établissement ou le fonctionnement du marché commun. ».

La reconnaissance mutuelle de la réception des véhicules à moteur instaurée par la directive de 1970 a été la première procédure de reconnaissance mutuelle des contrôles nationaux prévue sur la base des dispositions de l'article 100. Elle intervenait dans le domaine de la construction automobile, essentiel pour la politique industrielle européenne et s'inscrivait, au niveau européen, dans la ligne de l'accord multilatéral signé le 20 mars 1958 à Genève sous l'égide de l'ONU concernant l'adoption de conditions uniformes d'homologation et de reconnaissance réciproque de l'homologation des équipements et pièces de véhicules à moteur.

Dans le livre blanc de 1985 sur la réalisation du marché intérieur, l'accent fut mis sur l'importance du rapprochement des législations et de la normalisation comme outil de réalisation du marché unique. L'acte unique européen de 1987 ajoutait notamment à l'article 100 un article 100A (devenu 95) permettant l'adoption de certaines mesures de rapprochement de législation à la majorité qualifiée et prévoyant à ses paragraphes 4 et 5 deux

dispositif à la disposition des Etats membres, un dispositif de sauvegarde et un dispositif de modification en cas de découverte scientifique, les deux étant soumis à l'accord de la Commission.

Dans le cadre de l'élaboration du marché unique, 300 directives d'harmonisation ont été élaborées ou révisées. C'est le cas de la directive n° 92/53/CEE qui, comme on l'a dit, a mis en place une procédure obligatoire de réception communautaire des véhicules à moteur. Cette directive qui comporte d'importantes annexes techniques prenant elles-mêmes la forme de directives a été depuis modifiée à plusieurs reprises.

C'est au regard des dispositions de cette directive qu'il faut s'interroger sur la pertinence du raisonnement du ministre.

Lorsqu'une législation est totalement harmonisée au niveau communautaire, c'est à dire, , lorsqu'au delà d'une reconnaissance mutuelle des réglementations nationales issues d'un rapprochement des législations nationales on se trouve, comme le disait Daniel Vignes dans son article aux mélanges Boulouis, devant une application décentralisée d'une réglementation communautaire, les Etats n'ont plus la possibilité de prendre dans le domaine en cause des règles nationales.

Cela ressort clairement des décisions de la Cour de justice des Communautés.

Ainsi, elle juge qu'en interdisant pour des motifs de sécurité l'installation de certains types d'appareils de chauffage au gaz pourtant conformes à la directive relative au rapprochement des législations des Etats membres concernant les appareils à gaz, alors que cette directive avait procédé à une harmonisation complète, la République Italienne avait manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de cette directive.

Arrêt 25 mars 1999, Commission c : République Italienne n° C-112/97

De même elle dit pour droit que la directive concernant le rapprochement des législations des Etats membres relative à la mise sur le marché et l'emploi de certaines substances dangereuses qui a procédé à une harmonisation complète ne permet pas à un Etat membre d'imposer des exigences supplémentaires et d'interdire pour des motifs de sécurité un produit dont la substance active figure sur la liste des substances autorisées par la directive.

Arrêt 15 septembre 2005, Cindu Chemicals et autres, n° C-281/03 et C-282/03.

Sauf le cas particulier des preuves scientifiques nouvelles prévu au §5 de l'article 95, cas sur lequel la Commission puis la CJCE exercent un contrôle approfondi, cf. CJCE 21 janvier 2003, République fédérale d'Allemagne c/ Commission n° C-512/99, aucune intervention nationale n'est plus admise.

Comme l'indiquait l'avocat général M. Geelhoed dans ses conclusions sous l'arrêt du 10 janvier 2006 Skov AEg n° C-402/03 : si une directive qui réalise une harmonisation complète *« va à l'encontre des préférences d'un ou plusieurs Etats membres, il faut chercher à résoudre cette divergence dans l'ordre constitutionnel communautaire (...) par l'initiative du législateur communautaire. »* .

Reste à savoir selon quels critères on considère qu'une directive réalise une harmonisation complète. Selon la jurisprudence de la Cour de justice on doit prendre en compte le libellé, l'objet et l'économie de la directive en cherchant à déterminer si les auteurs de la directive ont entendu déterminer un ensemble de règles minimales tout en laissant aux législations nationales le soin de les compléter ou bien ont entendu mettre en place une réglementation communautaire obligatoire.

On doit en outre vérifier s'il existe des dispositions autorisant explicitement les Etats membres à adopter ou à maintenir des dispositions plus strictes pour assurer un niveau de protection plus élevée aux consommateurs.

Enfin, le fait que la directive prévoie certaines dérogations ou renvoie sur certains points au droit national ne suffit pas à caractériser une harmonisation incomplète.

CJCE 25 avril 2002 Commission c/ France C-52/00

Par ailleurs, lorsque la volonté des auteurs de la directive a été de déterminer une réglementation complète, la circonstance qu'ils aient fait le choix de ne pas retenir une règle parmi celles dont ils imposent l'application ne permet pas de considérer que l'harmonisation serait incomplète sur ce point.

10 janvier 2006 Skov AEg n° C-402/03.

Si l'on applique ces critères à notre affaire. Il est clair que la directive n° 70/156 CEE du Conseil dans sa rédaction initiale n'a voulu mettre en place qu'une réglementation minimale, réglementation qu'il était loisible aux Etats membres de compléter par des règles plus strictes dont le respect était vérifié à l'occasion des procédures nationales de réception des véhicules. C'est d'ailleurs ce que la Cour de Justice a considéré dans son arrêt du 11 juin 1987, Gofette et Gilliard n° 406/85.

S'agissant de la directive n° 92/53 CEE du Conseil du 18 juin 1992, il nous semble tout aussi clairement en aller autrement. D'une part, dans l'exposé des motifs de la directive, il est dit qu'il est « *apparu nécessaire de remplacer les systèmes de réception actuels des Etats membres par la procédure de réception communautaire.* » ; il y est par ailleurs affirmé que cette réception communautaire présente un **caractère obligatoire** .

D'autre part, tant dans l'exposé des motifs que dans l'article 2, il est prévu une réserve ponctuelle permettant dans un but de sécurité à un Etat de refuser de réceptionner un véhicule un composant, un système ou une entité technique qui bien-que respectant les critères de la réception communautaire risquerait de compromettre gravement la sécurité routière.

Enfin l'article 8 de la directive énonce de manière limitative les dérogations prévues.

Nous pensons donc que la directive de 1992 réalise une harmonisation complète des législations en matière de réception des véhicules à moteur et que, sauf s'il se trouvait dans le cas prévu à l'article 2 ou en présence de l'une des dérogations prévues à l'article 8, un Etat ne pourrait, sans méconnaître la directive refuser de réceptionner un type de véhicule qui en respecterait les exigences ou bien maintenir ou édicter des règles supplémentaires à celles prévues par la directives fût-ce dans un but de sécurité.

On observera par ailleurs que la directive sur la réception des voitures particulières diffère de la directive n° 2002/24/CE sur la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues qui prévoit à son article 15 : « *4 La présente directive n'affecte pas la faculté des Etats membres de prescrire dans le respect du traité , les exigences qu'ils estiment nécessaires pour assurer la protection des utilisateurs lors de l'emploi des véhicules en question, pour autant que cela n'entraîne pas de modification des véhicules* »

Une telle faculté n'est pas prévue en faveur des Etats membres lorsque sont en cause les voitures.

Pour en revenir au cas des limiteurs de vitesse, ce n'est pas parce que la réglementation issue de la directive ne les envisage pas qu'il n'y pas eu harmonisation complète. La directive traite des caractéristiques des véhicules en matière de sécurité et de vitesse et il ressort des pièces du dossier que c'est de manière délibérée que le législateur communautaire a refusé jusqu'à présent d'inclure de tels dispositifs dans la réception communautaire.

Dans la mesure où la directive de 1992 réalise une harmonisation complète, il convient de s'interroger sur la possibilité qu'aurait le Gouvernement de faire droit à la demande de

l'association dans le cadre des dispositions de l'article 2 ou dans le cadre des dérogations. Les dérogations concernent des cas de figure tout à fait différents de celui qui nous préoccupe ; seul l'article 2 pourrait être pertinent.

Il prévoit :

« Cependant, si un Etat membre estime qu'un véhicule, un système, un composant ou une entité technique satisfaisant aux dispositions du paragraphe 1a risque néanmoins de compromettre gravement la sécurité routière, il peut refuser d'accorder la réception, Il en informe immédiatement les autres Etats membres et la Commission, en indiquant les motifs de sa décision. »

Cet article doit être rapproché de l'exposé des motifs qui prévoit :

« Considérant qu'un véhicule peut être conforme aux dispositions de la présente directive tout en présentant cependant certaines caractéristiques indubitablement susceptibles de compromettre la sécurité routière ; qu'il est dès-lors souhaitable de permettre aux Etats membres de refuser de réceptionner de tels types de véhicules, d'en interdire la vente et la mise en service, et d'en refuser l'immatriculation ; que pour ces derniers cas, des conditions appropriées sont établies. »

Dans l'article 2, il est question d'un véhicule, dans l'exposé des motifs, d'un type de véhicule, ces dispositions ne sont clairement pas destinées à permettre à un Etat de mettre en place une nouvelle réglementation nationale applicable à tous les véhicules ou types de véhicules. Nous pensons que la demande de l'APIVIR n'est pas dans le champ de l'article 2.

Compte tenu de ce qui précède, il nous semble que le Gouvernement est fondé à soutenir que l'existence de la procédure de réception communautaire obligatoire des véhicules et les termes de la directive de 1992 le mettaient dans l'obligation de rejeter la demande de l'APIVIR.

Les moyens développés par l'association de la méconnaissance des dispositions du code de la route et de l'atteinte à l'environnement ne peuvent donc qu'être écartés. Les conclusions à fin d'injonction de l'association étant écartées par voie de conséquence.

Cela dit, la compétence du législateur communautaire ne supprime nullement la responsabilité de l'Etat en la matière et, à cet égard, il appartient au Gouvernement de faire tout ce qui est en son pouvoir pour améliorer la sécurité de la conduite des voitures soit en prenant des mesures de police soit en maintenant ses interventions auprès du législateur communautaire. Mais cette question de responsabilité est sans lien avec la légalité de la décision contestée.

Un citoyen français, M. Bergereon avait formé une intervention en défense, nous pensons que sa seule qualité de citoyen ne lui donne pas qualité pour former une intervention.

PCMNC

A la non admission de l'intervention

Au rejet de la requête.